



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Gennaio 2023

Giuseppe Mele è il nuovo direttore generale Confetra

LINK: <https://www.euromerci.it/le-notizie-di-oggi/giuseppe-mele-e-il-nuovo-direttore-generale-confetra.html>



Giuseppe Mele è il nuovo direttore generale Confetra. Dal 1° gennaio prossimo Giuseppe Mele è il nuovo direttore generale della Confetra come da delibera della giunta su proposta del presidente De Ruvo. Mele, classe 1957, viene da una lunga militanza all'interno di Confindustria dove ha ricoperto incarichi di rilievo tra cui da ultimo quello di direttore dell'area politiche di coesione territoriale e infrastrutture che si occupa, tra l'altro, di programmazione e sviluppo dei trasporti e della logistica e di programmazione europea. Giuseppe Mele 02/01/2023, © Euromerci - riproduzione riservata

Confetra: Giuseppe Mele nuovo Direttore Generale a partire dal 1° gennaio

(FERPRESS) – Roma, 2 GENN – A decorrere dall'1 gennaio prossimo il dr. Giuseppe Mele sarà il nuovo Direttore Generale della Confetra come da delibera della Giunta su proposta del Presidente De Ruvo.

Il dr. Mele, classe 1957, viene da una lunga militanza all'interno di Confindustria dove ha ricoperto incarichi di rilievo tra cui, da ultimo, quello di Direttore dell'Area Politiche di Coesione Territoriale e Infrastrutture che si occupa, tra l'altro, di programmazione e sviluppo dei trasporti e della logistica e di programmazione europea.

Al neo Direttore congratulazioni e auguri di buon lavoro dal mondo confederale.

«Mancano camionisti, rischio stop per le merci»

LINK: <https://www.italiafruit.net/mancano-camionisti-rischio-stop-per-le-merci>

«Mancano camionisti, rischio stop per le merci» **Confetra** lancia l'allarme. Esporta pdf In Italia mancano 5mila autisti di Tir, cifra che raggiunge quota 17mila se proiettata nel prossimo biennio. L'allarme è di quelli seri e lo lancia **Confetra**, che pone l'accento su un rischio stop per le merci che potrebbe avere ripercussioni anche sul nostro settore. Secondo la **confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica** servono nuove politiche sull'intermodalità, all'interno di una strategia complessiva per il Paese sulla movimentazione delle merci. Come riporta Il Sole 24 Ore, a suonare il campanello d'allarme è il p r e s i d e n t e dell'associazione, Carlo De Ruvo, che sottolinea quanto la professione sia poco attraente: "Per rendere più attrattiva una professione dove gli italiani sono ormai pochissimi, bisognerebbe migliorare i tempi di attesa per scaricare e caricare le merci nei porti, negli aeroporti e anche nelle aziende clienti della logistica. Ma occorre anche investire in infrastrutture per le soste che siano efficienti e dignitose. Altrimenti come può un giovane essere interessato,

con la prospettiva di lunghe ore di attesa sotto il sole o al freddo dell'inverno?" In Italia secondo De Ruvo il settore dell'autotrasporto merci in conto terzi presenta ancora un'offerta e c c e s s i v a m e n t e polverizzata. Delle quasi 109mila imprese del settore logistico, iscritte alla Camera di commercio, q u a s i il 70% è rappresentato da aziende di trasporto merci su strada, e fra queste, oltre l'80% è composto da società non di capitali. Per le aziende strutturate è, inoltre, ormai pressante la problematica della penuria di autisti. Il report annuale International Road Transport Union mostra una crisi di questo lavoro a livello globale". I dati del documento mostravano a fine 2022 una mancanza di circa il 40% degli autisti che servirebbero al mondo dei trasporti. Anche in Europa m a n c a la stessa percentuale rispetto alle richieste del mercato del lavoro. Secondo De Ruvo diventa quindi sempre più importante l'intermodalità con l'utilizzo della ferrovia. Il mare deve essere collegato a terra anche con il treno. Invece, la quota della modalità ferroviaria per il cargo, in Italia, è

ancora bassa: circa 13% contro la media europea del 19%; ed è molto lontana dall'obiettivo del 30% da raggiungere entro il 2030 secondo il green deal della Commissione Europea".

Albertini confermato alla guida di Anama

Alessandro Albertini è stato confermato alla presidenza di Anama, l'associazione nazionale agenti merci aeree, parte di Fedespediti, anche per il triennio 2023-2025. Al suo fianco saranno i vicepresidenti Paolo Maderna e Simone Ghelardini. La conferma è avvenuta ieri, 9 gennaio, in occasione dell'insediamento del nuovo Consiglio Direttivo, [rinnovato dall'associazione nelle scorse settimane](#).

Commentando la nomina, Albertini ha ricordato l'attività svolta nel triennio appena concluso a sostegno delle aziende associate, anche con l'ausilio di **Confetra** e Fedespediti, nonché l'impegno per rendere più efficienti gli aeroporti italiani, "con Malpensa in prima fila ma senza dimenticare gli altri, in particolare Roma Fiumicino e Venezia". Parlando delle burocrazie e lentezze del sistema aeroportuale, più arretrato rispetto ai competitor europei per digitalizzazione e semplificazione dei processi, dal rinnovato presidente di Anama è arrivato un invito a considerare in questo ambito anche le responsabilità dei privati, "imprese di spedizioni in primis", in particolare nell'utilizzo di piattaforme informatiche di interscambio. "Noi la abbiamo a Malpensa ma non è ancora pienamente operativa e la responsabilità è di noi privati, imprese di spedizioni in primis" ha ribadito Albertini.

Un'altra leva di sviluppo, su cui le aziende dovranno impegnarsi, sarà costituita secondo il vertice di Anama dai corridoi doganali, uno strumento che i privati dovranno "essere bravi a spingere per la loro rapida applicazione in ambiente reale, per snellire e fluidificare i traffici e rendere gli aeroporti un luogo di transito veloce".

Nel suo discorso di inizio mandato Albertini ha inoltre ricordato che nel 2023 dovrebbe vedere la luce il nuovo Piano Nazionale Aeroporti, alla cui realizzazione l'associazione sta contribuendo con Cluster Cargo Aereo rilanciando il lavoro svolto [con il Position Paper Cargo Aereo](#). "È nostra ferma convinzione che per raggiungere questo obiettivo sia necessario anzitutto avere una carta dei servizi merci che rilevi in maniera digitale e terza la qualità erogata dagli aeroporti" ha concluso Albertini, sollecitando "la comunità aeroportuale, per primi noi spedizionieri" a non "nascondersi dietro un dito e attuare questa transizione in tempi rapidi".



Confetra, priorità e obiettivi imprese logistiche del nord est

Il Direttivo di Confetra Nord Est guidato dal presidente Paolo Salvaro ha incontrato il presidente di Confetra Carlo de Ruvo in occasione della periodica riunione della associazione territoriale svoltasi recentemente a Brescia. L'appuntamento ha permesso di approfondire gli obiettivi prioritari di Confetra a sostegno della logistica e del trasporto e di fare il punto con il presidente De Ruvo sulle più specifiche questioni che riguardano il Nord Est. Incoraggianti, per De Ruvo, i primi confronti con il nuovo Governo per l'ampia disponibilità all'ascolto, anche se le misure fino ad oggi messe a punto e annunciate, presentano del chiaroscuri. In particolare la riduzione del cuneo fiscale a beneficio delle imprese e dei lavoratori sembra ancora insufficiente. Positivo anche il bilancio dell'interlocuzione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, anche se rimane l'annoso nodo di una visione dei controlli che è poco "business oriented" a differenza di quanto avviene negli altri paesi dell'Unione e in particolare in Nord Europa. Sulle questioni che più puntualmente riguardano il Nord Est, il presidente De Ruvo ragiona: "Non c'è dubbio che il Nord Est, rispetto ad altre aree del Paese possa contare su una rete logistica di qualità: pensiamo al Porto di Venezia agli interporti di Verona e Padova solo per fare un paio di esempi. Tuttavia ci sono alcune criticità che i nostri associati mi segnalano, che sono specifiche di questi territori e si vanno ad aggiungere alle altre che riguardano tutto il Paese, come energia, fiscalità, semplificazione amministrati-

va, digitalizzazione, sulle quali Confetra vuole ottenere degli impegni chiari dal nuovo Governo".

La logistica ha bisogno certamente di digitalizzazione, ma non può prescindere dalle infrastrutture fisiche. Portualità e transito del Brennero sono i temi sui quali Confetra Nord Est ha affidato al presidente De Ruvo altrettanti dossier specifici.

"Nei giorni scorsi il Mose ha salvato Venezia dalla terza marea più alta di sempre - riflette De Ruvo - e tutti noi come italiani e come amanti della storia e dell'arte ne siamo felici. Tuttavia la chiusura, che temiamo sarà frequente, delle barriere condiziona pesantemente l'attività del porto che già ha accettato di ricevere navi con un pescaggio limitato. Se a questo aggiungiamo che la conca di accesso alla laguna, a paratolo chiuse non funziona, si capisce bene che è necessario affrontare il problema quanto prima. Anche la questione delle crociere che solo a una prima lettura superficiale, sembra non interessare il mondo della logistica e dei trasporti, richiede una risposta convincente che chi lavora a Venezia mi assicura è attesa da troppo tempo. Le imprese che lavorano col Porto di Venezia hanno dato vita alla Venice Port Community per avere una voce comune e più forte nei confronti dei decisori politici, è una figura che ritengo assolutamente positiva che Confetra supporta con convinzione".

L'altro tema che preoccupa molto il mondo della logistica e non solo quello degli autotrasportatori è la difficoltà di

transito al Brennero per i TIR.

"E' un problema che riguarda non solo il Nord Est ma tutta l'Italia - commenta il presidente De Ruvo - visto che attraverso questo valico secondo uno studio delle Camere di Commercio transitano quasi la metà delle esportazioni nazionali e oltre il 70% dei flussi import/export dell'Italia con l'UE.

Le limitazioni che l'Austria e in particolare il Tirolo mette ai camion non austriaci va innanzitutto contro le regole comunitarie di libera circolazione delle merci e delle persone e provoca anche delle ripercussioni sulla sicurezza in Autobrennero, con code che nei giorni scorsi hanno superato i 28 km. Oltretutto gli autisti sono bloccati nelle loro cabine al freddo, senza servizi in una condizione inaccettabile in un paese civile. Sono alcuni anni che questa situazione va avanti e credo che solo un intervento chiaro del nostro Governo nei confronti di quello austriaco e una altrettanto chiara posizione con le istituzioni europee interessate possa sbloccare il braccio di ferro con l'Austria in attesa del completamento del tunnel ferroviario del Brennero e della possibilità quindi di spostare sul treno parte di questi flussi. Sto raccogliendo una documentazione di dettaglio su questa situazione per poter agire in modo più preciso e puntuale. Non c'è dubbio che, come Confetra, assieme alla nostra associazione territoriale che ho visto molto partecipata e attiva, percorreremo ogni possibile strada per dare una risposta a queste legittime richieste del mondo logistico".



Economia 24

Economia 24

www.rainews.it

Il presidente di Confetra De Ruvo, è intervenuto alla trasmissione @Newseconomia24 su @RaiNews durante la puntata dedicata ai prezzi dei carburanti: "Per le imprese aumentati i costi d'esercizio aggravati dall'inflazione che deprime i consumi".

<https://www.rainews.it/rubriche/economia24>

15:28 ✓✓

Il presidente dell'Anama

“Cargo aereo da potenziare, ma noi operatori dobbiamo fare un salto in avanti nella digitalizzazione” | INTERVISTA

Per Alessandro Albertini, riconfermato presidente dell'Anama, l'associazione degli spedizionieri aerei, una flessione per il 2023 è prevedibile, anche se ci sono fattori che ammortizzeranno la curva negativa

di Alberto Quarati

Secondo i dati di Assaeroporti, nei primi 11 mesi del 2022 il cargo aereo movimentato in Italia si è attestato sulle 95 mila tonnellate, -2,3% sul 2021 e -5% sul 2019. Per Alessandro Albertini, riconfermato presidente dell'Anama, l'associazione degli spedizionieri aerei, una flessione per il 2023 è prevedibile, anche se ci sono fattori che ammortizzeranno la curva negativa.

Il cargo aereo esporta soprattutto lusso: un rischio per il Made in Italy?

“No, sotto il profilo del lusso non sono preoccupato, perché già altre volte, di fronte a rallentamenti dell'economia, abbiamo visto che la domanda per i prodotti di alta gamma non si è fermata. Diverso ovviamente il discorso su prodotti di largo consumo, mentre sull'import penso che alcuni fattori sosterranno comunque i traffici, *in primis* la diversificazione delle catene di approvvigionamento che l'industria ha dovuto mettere in atto con i lockdown cinesi e le tensioni internazionali”.

In questo contesto come si deve muovere lo spedizioniere aereo?

“Allora, noi dobbiamo recuperare un po' di terreno rispetto ai grandi hub europei, specie sul fronte della digitalizzazione, a partire da Malpensa che è il più grande aeroporto cargo italiano. Ma non me la sento di puntare il dito solo sulla burocrazia o la pubblica amministrazione. La verità è che molti di noi non hanno voluto investire su un'interfaccia unico tra operatori, aeroporto, vettore, dogana e Pa: non ne vedevano il ritorno immediato, e adesso abbiamo concorrenti europei che muovono la merce più velocemente di noi. Dobbiamo ripartire, è la mia missione per il 2023, spero potendo fare in parte affidamento sui fondi del Pnrr”.

L'arrivo della Lufthansa nel capitale di Ita non rischia di spostare il baricentro del cargo italiano sulla Germania?

“Indipendentemente da chi entrerà nel capitale di Ita, penso che anzi, il cargo italiano ha margini per essere potenziato. Ci sono barriere geografiche che oggettivamente rendono difficile una marginalizzazione degli aeroporti italiani in questo settore. Se noi fossimo come l'Olanda, piatta e attraversabile da parte a parte in un paio d'ore, la sua osservazione non sarebbe inesatta, ma non è così. Inoltre, non va dimenticata la fetta di mercato lasciata libera dalla compagnia russa AirBridge Cargo, che via Mosca gestiva numerosi voli da e per l'Italia: l'interesse sul nostro Paese è alto, certo sarebbe auspicabile che la nostra ex compagnia di bandiera possa giocare un ruolo centrale”.

Come vede il progetto degli spedizionieri genovesi di insediare un polo cargo all'aeroporto Colombo?

“Qualunque iniziativa imprenditoriale è sempre da vedere bene, perché significa che è sorretta da

un visione strategica. Ho letto del progetto, che mi sembra ancora in cantiere. La mia idea è che l'Italia debba avere pochi aeroporti cargo: Malpensa, Bologna, Brescia, Roma. Ma proprio come succede per i porti, è altrettanto necessario che esistano delle specializzazioni. Torino è ad esempio l'aeroporto dell'industria automobilistica e dell'aerospazio, perché è lì che si concentra il movimento di quei pezzi necessari all'industria che devono essere scambiati con rapidità: e insomma, è evidente che Genova abbia le caratteristiche per avere un ruolo simile nell'ambito dell'industria marittima e nautica".

Confetra conferisce le deleghe ai sei vice-presidenti

2023-01-23 11:01:47 Michele Latorre

Nella riunione del 12 gennaio 2023 del Comitato di Presidenza di **Confetra**, il presidente della confederazione del trasporto e della logistica, Carlo De Ruvo, ha conferito le deleghe ai suoi sei vice-presidenti. Dalmazio Manti è stato nominato vice-presidente vicario, Giacomo di Patrizi ha la delega al cargo ferroviario, Alessandro Pitto al Pnrr e alla digitalizzazione, Umberto Ruggerone all'intermodalità e alla portualità, Betty Schiavoni all'autotrasporto e alla logistica urbana e Pietro Vavassori alle relazioni sindacali. De Ruvo mantiene in capo tutte le altre materie, tra cui il cargo aereo, la sostenibilità e la legalità.

Confetra: le nuove deleghe

24-01-23

ROMA - Il primo Gennaio [Giuseppe Mele](#) è entrato in carica come direttore generale di [Confetra](#). Ad affiancarlo nel suo lavoro saranno anche i vicepresidenti la cui delega è giunta da parte del presidente **Carlo De Ruvo** durante la riunione del Comitato di Presidenza dello scorso 12 Gennaio. Queste le nomine: **Dalmazio Manti** – vice presidente Vicario **Giacomo di Patrizi** – vice presidente con delega al cargo ferroviario **Alessandro Pitto** – vice presidente con delega al PNRR e alla digitalizzazione **Umberto Ruggerone** – vice presidente con delega all’intermodalità e alla portualità **Betty Schiavoni** – vice presidente con delega all’autotrasporto e alla logistica urbana **Pietro Vavassori** – vice presidente con delega alle relazioni sindacali. Rimangono in capo al presidente tutte le altre materie, tra cui in particolare quelle relative al cargo aereo, alla sostenibilità e alla legalità.

Conferite le deleghe ai vicepresidenti di **Confetra**

Completata ufficialmente la squadra del presidente Carlo De Ruvo; per Umberto Ruggerone la delega a intermodalità e portualità

Dopo aver individuato il suo nuovo direttore generale ([Giuseppe Mele](#), in arrivo da Confindustria) lo scorso dicembre, Confetra ha ora completato la squadra della presidenza. Il numero uno della confederazione, Carlo De Ruvo, ha infatti conferito ufficialmente lo scorso 12 gennaio sei deleghe, nominando quindi Dalmazio Manti quale vice presidente vicario, Giacomo di Patrizi quale vice presidente con delega al cargo ferroviario, Alessandro Pitto (vice presidente con delega al Pnrr e digitalizzazione), Umberto Ruggerone (vice presidente con delega all'intermodalità e portualità), Betty Schiavoni (vice presidente con delega all'autotrasporto e logistica urbana), Pietro Vavassori (vice presidente con delega alle relazioni sindacali). I sei vice erano già stati indicati lo scorso novembre da De Ruvo, che però si era riservato di attribuire le deleghe d'intesa con i diretti interessati.

Rimangono in capo al presidente tutte le altre materie, tra cui quelle relative al cargo aereo, alla sostenibilità e alla legalità. Del Comitato di Presidenza farà inoltre parte il *past president* Guido Nicolini.

Il paradosso della ferrovia: è la modalità di trasporto più green ma non è considerata energivora. **Confetra**: “Rischiamo di perdere quote di mercato”

“In Italia la rotaia rappresenta una quota di appena il 13%, a fronte della media europea ben più alta del 18% e ad un obiettivo di lungo termine del 30%; il settore ha bisogno di politiche e strumenti dedicati, che sostengano effettivamente lo shift modale”

Roma – “Alle forze che compongono il nuovo governo abbiamo presentato già in campagna elettorale una serie di richieste su alcuni temi fondamentali: dall’autotrasporto al trasporto marittimo, dal cargo aereo a quello ferroviario, dai servizi postali allo sportello unico doganale, dal Pnrr all’alleggerimento della pressione fiscale, dalle politiche del lavoro alle semplificazioni. In particolare, per quanto riguarda la portualità i problemi di competitività dell’Italia rispetto all’estero risalgono ad una riforma portuale rimasta ancora per molti aspetti inattuata”. E’ l’allarme lanciato dal **presidente di Confetra, Carlo De Ruvo**, alla testata specializzata diretta da Teodoro Chiarelli ShipMag.

“Permane - [denuncia De Ruvo](#) – l’assenza storica di una strategia nazionale per la portualità, in particolare sull’individuazione dei porti di interesse nazionale, che eviti la dispersione di risorse a pioggia, e sui criteri di selezione degli investimenti infrastrutturali e di valutazione dei piani regolatori dei porti, che non possono rappresentare entità disconnesse dal funzionamento del sistema economico e sociale. A distanza di quasi 30 anni dalla legge di riforma portuale (legge n. 84/1994), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha finalmente adottato il decreto che stabilisce la disciplina per il rilascio delle concessioni demaniali, di cui all’art. 18 della stessa legge, e alla determinazione dei relativi canoni”.

“Tuttavia, il provvedimento – spiega il presidente di **Confetra** – per la sua rilevanza e complessità pone una serie di questioni interpretative che dovrebbero essere risolte quanto prima dal MIT, anche alla luce delle consultazioni in corso con le organizzazioni del settore, mentre per i canoni demaniali abbiamo bisogno di misure urgenti di congelamento degli adeguamenti all’inflazione, per evitare ripercussioni insostenibili su bilanci aziendali già alle prese **incrementi rilevanti dei costi**, a partire da quelli energetici. Un altro tema, sul quale abbiamo spesso posto l’attenzione e che auspichiamo possa entrare nell’agenda del nuovo Governo, è quello del cargo ferroviario, che in Italia rappresenta una quota di appena il 13%, a fronte della media europea ben più alta del 18% e ad un obiettivo di lungo termine del 30%; il settore ha bisogno di politiche e strumenti dedicati, che sostengano effettivamente lo shift modale, ma attualmente rischia di perdere ulteriori quote di mercato a causa del caro energia e della contraddizione secondo cui **il ferroviario non è**

considerato energivoro, per cui agli operatori del settore, primi consumatori di energia elettrica, non è consentito l'accesso ai contributi riconosciuti alle imprese energivore”.

De Ruvo (Confetra): “Nel 2023 settore a rischio frenata, dal Governo ci aspettiamo misure concrete” / L'intervista

Di Giancarlo Barlazzi

Il presidente a ShipMag: “C'è bisogno anche di una semplificazione amministrativa”

Milano – La tempesta perfetta tra aumenti dei costi delle materie prime e la guerra in Ucraina potrebbe dare uno scossone forte: “Molti analisti stimano che il 2023 sarà un anno di frenata per il settore del trasporto e della logistica a causa di molti problemi”, spiega a ShipMag Carlo De Ruvo, presidente di Confetra che si aspetta molto dal PNRR ma “dovrebbero essere collegate anche risorse che completino il disegno programmatico di trasformazione economica, sociale e tecnologica del Paese, intervenendo in modo più incisivo ed efficace su comparti strategici come trasporti e logistica delle merci, dedicando misure specifiche alla decarbonizzazione, alla digitalizzazione e all'innovazione tecnologica delle imprese”.

La situazione geopolitica internazionale ha condizionato il 2022 e continuerà a condizionare pesantemente il 2023: come sta rispondendo la catena logistica italiana e quali sono le prospettive per i prossimi mesi?

“La turbolenta situazione geopolitica causata dal conflitto russo-ucraino, che dura ormai da un anno, ha acuito alcune criticità già presenti a livello internazionale, tra cui un vertiginoso aumento dei prezzi dei beni energetici, con conseguente aumento dei costi operativi, rallentamenti nella catena logistica a livello internazionale e difficoltà a reperire energia e combustibili. Se nel 2022 la crescita del mercato della logistica è comunque proseguita con discreti risultati (secondo i dati Contract Logistics +2,8% rispetto al 2021, anno in cui era già stata registrata una forte ripresa dei volumi), molti analisti stimano che il 2023 sarà un anno di frenata per il settore del trasporto e della logistica a causa di problemi ormai strutturali, come la mancanza di autisti e macchinisti, l'inflazione e l'aumento dei costi delle materie prime, correlati ad una crisi energetica tutt'altro che conclusa e agli effetti delle sanzioni UE alla Russia, e le politiche monetarie restrittive decise dalle banche centrali. Il settore della logistica, nel quale convivono imprese che hanno investito in sistemi altamente automatizzati e digitalizzati e imprese che lavorano in maniera molto tradizionale, dovrà rispondere necessariamente unendo capacità di adattamento e innovazione per riuscire almeno a mantenere livelli crescita e produttività accettabili”.

Che cosa possiamo aspettarci, concretamente, dall'attuazione del Pnrr?

“Indubbiamente i 62 miliardi di euro assegnati dal PNRR (e dal PNC) al MIT per mobilità, infrastrutture e logistica sostenibili, sono risorse ingenti che, se utilizzate adeguatamente, potrebbero portare ad un profondo cambiamento dell’offerta di trasporto in tutto il Paese attraverso la creazione di infrastrutture più moderne e sostenibili. Le carenze infrastrutturali incidono fortemente sull’intera catena logistica e in particolare sulla distribuzione dell’ultimo miglio della logistica urbana, caratterizzata da enormi volumi di merci. Il PNRR può essere determinante per le prospettive logistiche del Paese, purché sia attuato nei tempi previsti, in modo adeguato e coerente con le previsioni di crescita a medio-lungo termine dei volumi di merci e secondo logiche di sostenibilità. È evidente che gli interventi infrastrutturali del PNRR-PNC, fortemente concentrati sul comparto ferroviario, sono importanti ma non bastano. Alla logistica sono riservate risorse solo per 250 milioni destinati ad adeguamenti tecnologici e digitali, dei quali 175 direttamente alle imprese logistiche. A nostro avviso al PNRR-PNC dovrebbero essere collegate risorse che completino il disegno programmatico di trasformazione economica, sociale e tecnologica del Paese, intervenendo in modo più incisivo ed efficace su comparti strategici come trasporti e logistica delle merci, dedicando misure specifiche alla decarbonizzazione, alla digitalizzazione e all’innovazione tecnologica delle imprese e alla semplificazione amministrativa”.

L’obbligo di una transizione green ha richiesto importanti investimenti anche, per non dire soprattutto, alle realtà private. Quali sono gli obiettivi raggiunti e quali sono i prossimi passi da fare?

“I trasporti rivestono un ruolo strategico essenziale per lo sviluppo economico ma, al tempo stesso, rappresentano uno dei settori economici che esercitano maggiori pressioni sulle risorse ambientali e naturali: pertanto l’obiettivo ambizioso della mobilità sostenibile è quello di conciliare il diritto alla mobilità con l’esigenza di contenere le esternalità negative associate al traffico; in altre parole, soddisfare le necessità attuali senza compromettere le esigenze delle generazioni future. Già nel 2020 la **Confetra** ha sottoscritto, con altre organizzazioni del settore, la Carta di Padova che è un manifesto che mira a dare indicazioni strategiche su come il sistema logistico dovrà affrontare il futuro nell’ottica della sostenibilità. Da un lato, è quindi imprescindibile assicurare il continuo sviluppo di un sistema di trasporto che soddisfi le esigenze dell’intera comunità ma, dall’altro, è necessario anche sostenere una politica industriale per affrontare la decarbonizzazione del trasporto, come richiesta dagli obiettivi europei e dagli impegni assunti a livello internazionale; le risorse da mettere in campo sono rilevanti, se si vuole realmente perseguire la sostenibilità e preservare e migliorare la competitività delle nostre imprese”.

****Confetra** rappresenta il settore che più di altri ha affrontato repentinamente prima la pandemia, poi la crisi internazionale. Crede che la vostra strategicità sia stata sufficientemente riconosciuta dalla politica e dall’opinione pubblica in questi anni?**

“Da sempre la logistica e i trasporti rappresentano funzioni strategiche e fondamentali del nostro sistema economico e sociale, fondato soprattutto sugli scambi internazionali e la capacità di competere sui mercati europei e globali, al servizio delle imprese e della collettività. La pandemia ha reso evidente questo ruolo essenziale spesso dato per scontato e non adeguatamente valorizzato. Le imprese italiane esportatrici e importatrici di merci, e con esse le imprese che le movimentano, hanno reagito prontamente durante la pandemia, preservando il Paese dal disastro sociale ed economico, e ancor più dopo, facendo registrare per tutto il biennio 2021-2022 tassi di crescita più elevati dei nostri principali competitor europei e che solo nella seconda metà del 2022 si sono ridotti a causa di fattori completamente esogeni come la guerra e i prezzi energetici. Per troppo tempo e tuttora l’attenzione dell’opinione pubblica è posta quasi esclusivamente sulla necessità di

aumentare l'offerta di infrastrutture, che sono senz'altro importanti e necessarie, ma da sole non bastano a rendere più competitivo il Paese”.

Quali dovrebbero essere, a suo avviso, le priorità del governo sul fronte della logistica e dei trasporti nel 2023?

“Innanzitutto, visione di sistema e semplificazione amministrativa, da intendersi come riduzione degli oneri burocratici e razionalizzazione delle procedure operative, tutti interventi a saldo zero che, nonostante ciò, tuttora incontrano resistenze da parte dell'apparato pubblico. Alle forze che compongono il nuovo Governo abbiamo presentato già in campagna elettorale una serie di richieste su alcuni temi fondamentali: dall'autotrasporto al trasporto marittimo, dal cargo aereo a quello ferroviario, dai servizi postali allo sportello unico doganale, dal PNRR all'alleggerimento della pressione fiscale, dalle politiche del lavoro alle semplificazioni. In particolare, per quanto riguarda la portualità i problemi di competitività dell'Italia rispetto all'estero risalgono ad una riforma portuale rimasta ancora per molti aspetti inattuata. Permane l'assenza storica di una strategia nazionale per la portualità, in particolare sull'individuazione dei porti di interesse nazionale, che eviti la dispersione di risorse a pioggia, e sui criteri di selezione degli investimenti infrastrutturali e di valutazione dei piani regolatori dei porti, che non possono rappresentare entità disconnesse dal funzionamento del sistema economico e sociale. A distanza di quasi 30 anni dalla legge di riforma portuale (legge n. 84/1994), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha finalmente adottato il decreto che stabilisce la disciplina per il rilascio delle concessioni demaniali, di cui all'art. 18 della stessa legge, e alla determinazione dei relativi canoni. Tuttavia, il provvedimento per la sua rilevanza e complessità pone una serie di questioni interpretative che dovrebbero essere risolte quanto prima dal MIT, anche alla luce delle consultazioni in corso con le organizzazioni del settore, mentre per i canoni demaniali abbiamo bisogno di misure urgenti di congelamento degli adeguamenti all'inflazione, per evitare ripercussioni insostenibili su bilanci aziendali già alle prese con incrementi rilevanti dei costi, a partire da quelli energetici. Un altro tema, sul quale abbiamo spesso posto l'attenzione e che auspichiamo possa entrare nell'agenda del nuovo Governo, è quello del cargo ferroviario, che in Italia rappresenta una quota di appena il 13%, a fronte della media europea ben più alta del 18% e ad un obiettivo di lungo termine del 30%; il settore ha bisogno di politiche e strumenti dedicati, che sostengano effettivamente lo shift modale, ma attualmente rischia di perdere ulteriori quote di mercato a causa del caro energia e della contraddizione secondo cui il ferroviario non è considerato energivoro, per cui agli operatori del settore, primi consumatori di energia elettrica, non è consentito l'accesso ai contributi riconosciuti alle imprese energivore. Un accenno, infine, all'importanza della formazione professionale per la logistica, un settore labour intensive per definizione, che ad ogni livello incontra difficoltà a trovare figure adeguate alle proprie necessità. Oggi è molto complicato far arrivare a un giovane informazioni sui fabbisogni occupazionali di tante figure professionali del trasporto e della logistica, come autisti, macchinisti, operatori terminalisti, spedizionieri internazionali e tanti altri; un grande aiuto in tal senso potrebbe arrivare dalle Scuole professionali, dagli Istituti Tecnici e dagli Istituti Tecnici Superiori, nel prevedere anche queste specializzazioni nei loro orientamenti professionali e interessare i giovani a queste opportunità lavorative”.



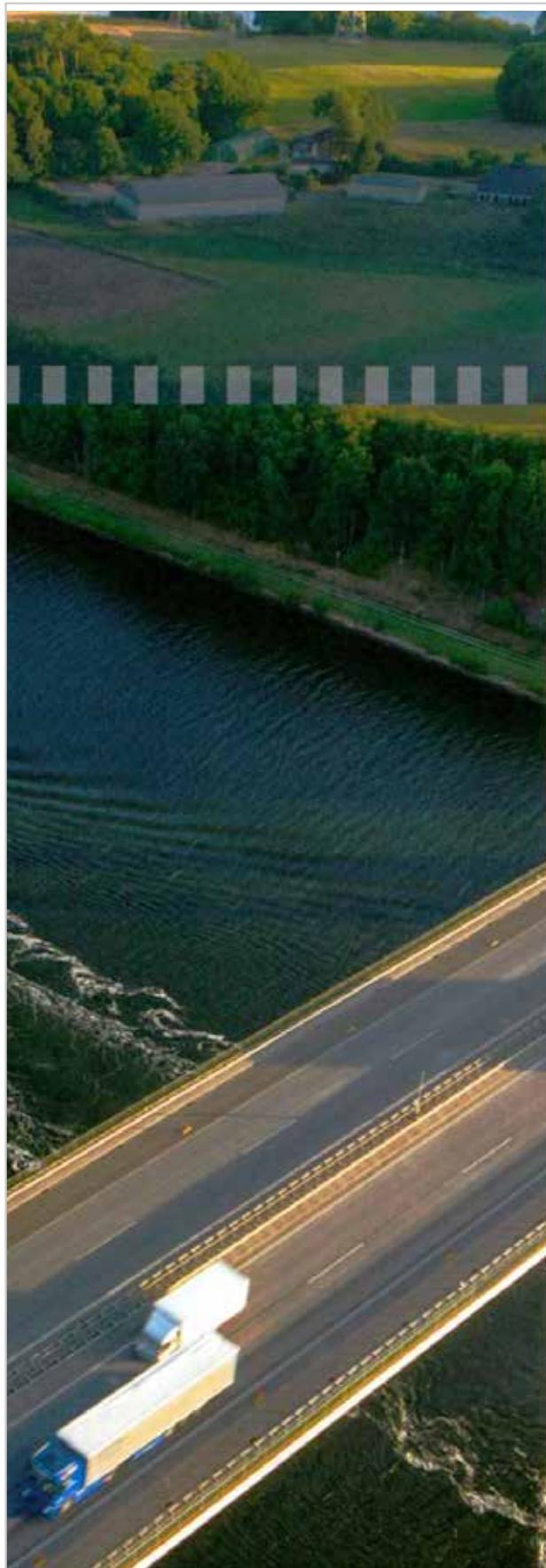
Speciale INTERMODALITÀ

Oltre al tutto strada

C'È DI PIÙ

a cura di MICHELA DEL PIZZO

Il traffico ferroviario non solo ha dimostrato la sua resilienza durante la pandemia, ma non ha nemmeno interrotto il suo trend di crescita, sia in termini di treni-chilometri sia di tonnellate di merce trasportata. Anche il traffico marittimo sta recuperando su più fronti arrivando ai livelli preCovid per quanto riguarda i Ro-Ro, mentre l'aeroporto di Milano Malpensa è arrivato a gestire quasi il 73% dell'intero traffico nazionale. A questi numeri, si affiancano quelli del tutto strada, anch'esso in recupero soprattutto grazie al traffico ai valichi alpini che ha fatto da traino. Numeri incoraggianti dunque per l'intermodalità nel nostro Paese che, seppur ancora lontana dagli obiettivi europei, si conferma una forte leva competitiva insieme alla digitalizzazione della supply chain, in un momento di marcata instabilità degli attuali equilibri mondiali



FORZA e TENACIA del settore trasporti

Una ricorrenza che la pandemia non ha modificato è quella dell'avvicinarsi, nell'ultimo quarto dell'anno, degli incontri convegnistici da parte delle associazioni di categoria per fare il punto sullo stato di salute a 360 gradi del sistema trasporti in Italia.

Ed è proprio da qui che il nostro speciale dedicato all'intermodalità è sempre partito: dalla miriade di punti di vista degli operatori coinvolti e che, se messa a fuoco, restituisce una chiara fotografia della situazione del sistema modale nel nostro Paese. Partiamo dunque da **Confetra**, che oltre ad aver recentemente eletto il suo nuovo presidente Carlo Del Rivo, ha dato vita all'Almanacco della Logistica 2022, uno studio che mostra un settore che, seppur duramente colpito dall'impatto della pandemia, ha saputo recuperare con tenacia i volumi movimentati in quasi tutti i comparti. Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8%) ha portato ad una consistente ripresa



degli scambi con l'estero sia in import che in export e, conseguentemente, una buona ripresa della logistica in tutte le modalità di movimentazione delle merci, con le dovute differenze. Il Prodotto Interno Lordo ha fatto registrare una crescita del +6,6% non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell'anno pandemico (-3% rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa continuano ad essere, ma del resto lo sono da oltre dieci anni, le esportazioni e in misura minore le importazioni.

Il traffico stradale e autostradale dei veicoli pesanti ha recuperato il dato pre-pandemico e, anche in questo caso, il traffico ai valichi alpini ha fatto da traino (+6,8% rispetto al 2019). Anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito il recupero integrale dei volumi del 2019. Abbiamo assistito, inoltre, ad una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73% dell'intero

traffico nazionale. Il traffico ferroviario, dopo aver mostrato la sua resilienza durante la pandemia, non ha interrotto il suo trend di crescita sia in termini di treni-chilometri (+13,5%) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6%), un andamento indice di treni sempre più pesanti. Molto più variegato è l'andamento del settore marittimo dove ad un sostanziale recupero del traffico contenitori gateway dei volumi pre-pandemici si è affiancata una consistente crescita di quello di transhipment (legato alle performance di Gioia Tauro) ed una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4%). Bene il traffico Ro-Ro che recupera e supera abbondantemente i volumi del 2019, così come le rinfuse solide che grazie al forte rimbalzo si portano a -4,8% dai volumi pre-pandemici.

Oltre a questo utile rapporto di settore, l'impegno di Confetra si è dimostrato anche durante l'ultima campagna elettorale, quando ha sottoposto a tutti gli schieramenti candidati dieci domande per conoscere i rispettivi programmi in materia di politica dei trasporti. Tra i quesiti posti dalla Confederazione, quelli riguardanti, l'autotrasporto, il trasporto ferroviario, marittimo, aereo e lo sportello unico doganale. Sul primo punto, **Confetra** ricorda che in Italia, nonostante la riduzione del numero delle imprese negli ultimi anni, il settore dell'autotrasporto merci in conto terzi presenta ancora un'offerta eccessiva e polverizzata. Sul trasporto ferroviario, invece, la quota della modalità ferroviaria del trasporto merci in Italia resta invece ancora bassa - circa 13% contro la media europea del 19% - e molto lontana dall'obiettivo del 30% da raggiungere entro il 2030 secondo il Green Deal della Commissione Europea. Molto dipende dai numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti - si pensi ai valichi alpini e ai collegamenti nei porti - che gravano sulla competitività di questo settore in termini di tempo e di costi.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, la riforma portuale del 2016 (D.Lgvo n.169/2016) a distanza di sei anni risulta ancora per molti aspetti inattuata. Si avverte la mancanza di una strategia nazionale per la portualità, ad esempio sui criteri di riferimento per gli





Volumi Container

Scambiati per Area Geografica



senza precedenti. È quanto emerge dall'analisi dell'Ufficio Studi di Confcommercio e dallo studio realizzato da Ispi, presentati a fine ottobre a Roma al settimo Forum Internazionale **Contrasporto-Concommercio**. I dati confermano l'apertura di nuovi scenari: si tracciano nuove rotte, si accorciano le filiere, mentre le catene logistiche sono ancora sotto pressione. Alle conseguenze della pandemia si aggiungono quelle della crisi energetica e delle politiche monetarie restrittive. Oltre all'inflazione e all'aumento dei costi di alcune materie prime, quali i carburanti

investimenti infrastrutturali e per i piani regolatori dei porti. Il trasporto aereo è invece in attesa del Piano Nazionale degli Aeroporti annunciato da Enac ad inizio anno. Infine per quanto riguarda le dogane, la previsione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (D. Lgvo n.169/2016) al fine di consentire che le varie amministrazioni coinvolte nel processo possano operare sotto la regia dell'Agenzia Dogane Monopoli concentrando in un solo luogo e nello stesso lasso temporale tutti i controlli (fino a 68 istanze verso 18 amministrazioni diverse oltre alle dogane) è un istituto indispensabile per il nostro Paese. È infatti necessario razionalizzare e velocizzare i vari procedimenti al fine di essere competitivi con altri Stati comunitari soprattutto del Nord Europa che si pongono quali porte dell'Unione Europea concependo lo sdoganamento come business.

NUOVE ROTTE PER NUOVI SCENARI

Dopo i dati incoraggianti di **Confetra**, passiamo ad un approfondimento su quelle che sono le instabilità che influenzano le supply chain mondiali, soprattutto negli ultimi due anni. Pandemia, guerra e crisi energetica, infatti, ridisegnano le supply chain, con oscillazioni

fossili, c'è la rivalutazione del dollaro statunitense (l'Euro ha perso quasi il 15% del proprio valore tra gennaio e settembre 2022). Sulle catene logistiche grava anche l'effetto combinato della guerra in Ucraina e dei nuovi lockdown in Cina, con nuovi blocchi nei porti e ritardi nella consegna di merci.

Inflazione e aumento dei costi rischiano di ripercuotersi anche sui progetti infrastrutturali del nostro Paese, contenuti nel PNRR. Sebbene lo scorso 27 settembre la Commissione Europea abbia sbloccato la seconda tranche di risorse per l'Italia, pari a 21 miliardi di euro, emergono infatti preoccupazioni sull'avanzamento della spesa delle risorse del Piano. La nota di aggiornamento del Def ha infatti stimato che entro quest'anno saranno spesi solo circa 20 miliardi delle risorse, contro una previsione iniziale di 33,7 miliardi. Tra i motivi c'è l'impennata dei costi delle opere pubbliche. È evidente che, per rispettare il cronoprogramma del Piano, la spesa delle risorse nei prossimi anni dovrà essere ulteriormente accelerata, per recuperare i circa 14 miliardi di euro di mancata spesa accumulati a fine anno. C'è da considerare inoltre che, con l'avanzare del programma, per accedere alle tranche di finanziamento avranno un peso crescente le concrete realizzazioni.



Oltre all'impennata del costo dell'energia e dei materiali, la guerra in Ucraina ha prodotto anche cambi di direzione nelle grandi infrastrutture europee, spingendo la Commissione Ue a modificare la sua proposta di regolamento per le reti transeuropee del trasporto (le cosiddette reti Ten-T) per estendere quattro corridoi di trasporto europei al territorio dell'Ucraina e della Moldavia, escludendo invece dalle mappe del progetto Russia e Bielorussia. Ma già nel 2021 prima del conflitto, e per ragioni decisamente diverse (transizione green e digital), l'Ue aveva deciso di rivedere il regolamento delle reti Ten-T per consentire all'infrastruttura, rimodellata, di accogliere il passaggio di modalità di trasporto sostenibili in vista del traguardo del 2050 (-90% di emissioni di gas serra nei trasporti).

Mentre aumenta la domanda di servizi logistici, si fa acuta la difficoltà di reperire personale specializzato. Solo nell'autotrasporto, in Europa mancano circa 400mila autisti, con punte massime nel Regno Unito (-100mila) e in Polonia (-80mila). In Germania ne mancano 80mila, in Francia 34mila, in Italia circa 20mila. Emergono però dati incoraggianti: il numero delle nuove patenti per guidare i Tir (CQC) rilasciate in Italia è in crescita costante. Nel 2015 le nuove Carte di Qualificazione del Conducente merci erano 4.486; nel 2021 se ne sono raggiunte circa 14mila, e il 2022 sembra proiettato a un ulteriore aumento. Crescono anche le nuove patenti C, passate - sempre in Italia - dalle circa 15mila del 2015 alle oltre 20mila del 2022. Le aspettative di trovare un impiego e le iniziative di alcune Regioni per favorire la formazione stanno dando buoni risultati. Altri miglioramenti si attendono con l'entrata a regime del buono patente autotrasporto, che, grazie alle richieste di Confrtrasporto e della categoria, fornirà un voucher pari all'80% del costo delle patenti C, D, E, e CQC. Una boccata di ossigeno per le imprese di autotrasporto e logistica, che in Italia cambiano pelle diventando più strutturate: meno padroncini, più società di capitali. Secondo l'Ufficio Studi Confcommercio, c'è una potente riorganizzazione delle imprese che fa crescere la

produttività sistemica e dei fattori di produzione proprio in questo settore: mentre l'economia nel complesso perde il 10,2% di ditte individuali, il comparto ne perde quasi un terzo e, a compensazione di questo, se l'economia guadagna il 44,7% di società di capitali autotrasporto e logistica ne guadagnano quasi il 58%.

Nel settore marittimo, si conferma la leadership asiatica nella movimentazione dei container, ma la contrazione delle filiere sta ridando un ruolo centrale al bacino del Mediterraneo valorizzando il corto raggio e i traffici Ro-Ro (trasporto camion merci via mare). Le previsioni di crescita media annua 2021-2026 della movimentazione di container per area sono le seguenti: Mondo (+3,1%), Asia del Sud (+5,9%), Mediterraneo orientale e Mar Nero (+4,1%), Nord Africa (+3,6%). Per l'Italia si prevedono buoni sviluppi medi annui nella movimentazione dei container, con i porti Gioia Tauro e Genova, nel primo trimestre 2022, nella Top Ten dei porti del Mediterraneo per indice di connettività, rispettivamente al 7° e al 10° posto.

Gli effetti della guerra in Ucraina hanno, però, ridimensionato le previsioni di crescita 2022 del trasporto merci per l'intero settore marittimo a +2,6% rispetto al +3,5% ipotizzato in gennaio. La crisi economica generata dall'inflazione, che colpisce in particolare Europa e Stati Uniti, sta riducendo la richiesta di trasporti. Il risultato è una diminuzione del 60% del prezzo dei noli, sulle principali rotte, rispetto alla fase acuta della pandemia.

Nel settore marittimo, anche i cambiamenti climatici potrebbero in un futuro lontano influenzare le rotte. Il progressivo scioglimento dei ghiacci delle regioni artiche, infatti, potrebbe schiudere il Passaggio a Nord-Ovest (NWP) e la rotta del Mare del Nord. Una loro eventuale percorribilità tutto l'anno aprirebbe nuove prospettive per i trasporti marittimi internazionali, con vantaggi in termini di distanza, tempo e sostenibilità ambientale: le rotte artiche sono, infatti, dal 30% al 50% più corte di quelle del canale di Suez e di Panama per i traffici Est-Ovest, con tempi di transito ridotti di circa 14-20 giorni e potrebbero



far ridurre le emissioni di gas a effetto serra delle compagnie di navigazione di circa il 24%. Ci sono però degli ostacoli: costi di capitale maggiori (servono navi particolari), costi del carburante più elevati, premi assicurativi più alti, portata limitata delle navi.

Nello scenario tracciato dagli eventi, forse il fenomeno più inaspettato è quello del reshoring, ovvero il rimpatrio di alcune attività dai paesi stranieri verso la madrepatria per accorciare le filiere e ottimizzare i costi. Un trend timidamente iniziato prima del Covid (in Europa tra il 2015 e il 2018 sono stati 253 i progetti di reshoring, con Italia e Francia in testa), che ha subito un'accelerazione durante la pandemia e che però ora, con la crisi economica e il calo dei noli marittimi, si sta assestando. I fenomeni di filiere più brevi non mettono comunque in discussione la globalizzazione: lo provano le previsioni di crescita dell'interscambio globale per i prossimi anni e di diminuzione del

peso della manifattura nei paesi più sviluppati. In Europa, fino al 30% del valore aggiunto complessivo continentale dipende dal funzionamento delle catene di approvvigionamento transfrontaliere. Lo conferma l'andamento dell'interscambio internazionale dell'Italia: nei primi 7 mesi del 2022, sullo stesso periodo del 2021, l'export dei principali prodotti industriali, al netto dell'energia, ha registrato un +19,2%; l'import un +28,4%.

Intanto nella supply chain 'vola' il digitale: entro il 2023 l'intelligenza artificiale sarà integrata nel 50% delle soluzioni tecnologiche delle catene di approvvigionamento. Secondo uno studio del World Economic Forum, la digitalizzazione ha il potenziale di stravolgere la logistica, potendo liberare dal 2016 al 2025 circa 4 trilioni di dollari cumulativi di valore per l'industria e la società in generale. Nel trasporto marittimo si sta diffondendo l'automazione dei terminal portuali (sono circa 50 i terminal container automatizzati nel mondo) e

FS PUNTA A RINGIOVANIRE LA FLOTTA MERCI

Dopo l'annuncio della nascita della nuova associazione del trasporto merci ferroviario **Fermerci**, che vuole rispondere alle sfide crescenti della logistica, arriva quello sulla messa in servizio di quattrocento nuove locomotrici elettriche e ibride, e 3.600 carri di nuova generazione per ringiovanire la flotta del trasporto merci del Gruppo FS passando dagli attuali 30 anni a 7 anni di vita.

È il piano green del Polo Logistica del Gruppo FS per dare un forte impulso alla sostenibilità della logistica, raddoppiando le merci che viaggiano sui treni entro il 2030. Tra i primi passi necessari quello di rendere la flotta più giovane ed efficiente, rinnovandola con quattrocento nuove locomotrici, che consumano il 25%

in meno delle precedenti, e con una nuova generazione di 3.600 carri. L'ingresso di nuovi mezzi produrrà anche un incremento di 3,6 miliardi di tonnellate*km di merci su ferro in 10 anni.

Non a caso l'80% degli investimenti del Polo Logistica del Gruppo FS è impiegato per il rinnovo della flotta per un totale di 2,5 miliardi e un investimento aggiuntivo di 70 milioni di euro per l'adeguamento tecnologico dei mezzi già operativi. Il rinnovamento è già iniziato: entro fine anno entrano in esercizio 160 nuovi carri per i servizi intermodali e per quello all'estero. Nuovi mezzi realizzati nel rispetto delle specifiche tecniche di interoperabilità in vigore sulla rete ferroviaria europea, dotati di un innovativo sistema telematico

di monitoraggio dei principali parametri di esercizio, già utilizzato su oltre 800 carri di **Mercitalia Logistics**.

A partire da ottobre, sono entrati in esercizio anche 4 nuove locomotrici di ultima generazione, interoperabili, della società **Mercitalia Rail**, che si aggiungono ad altre 10 già in esercizio, per un totale di 14 locomotive che miglioreranno il transito transfrontaliero delle merci lungo i corridoi ferroviari che dall'Italia arrivano alla Germania attraverso l'Austria e in Olanda attraverso Svizzera e Germania. Le locomotive di nuova generazione sono multitensione e adeguate agli standard di sicurezza dei paesi che attraversano. Questo consente di risparmiare tempo, perché lungo le rotte delle merci si cambierebbe solo l'equipaggio e non il mezzo.



PREVISIONI DI TRAFFICO

indici sintetici reali annuali - var.%

var. %	Scenario di base			Scenario di recessione più forte		
	PIL	PASSEGGERI	MERCI	PIL	PASSEGGERI	MERCI
2018	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9
2019	0,5	0,6	0,3	0,5	0,6	0,3
2020	-9,1	-31,2	-10,5	-9,1	-31,2	-10,5
2021	6,7	32,5	13,2	6,7	32,5	13,2
2022	3,1	15,8	3,8	3,0	15,4	3,6
2023	0,1	-1,2	-0,6	-1,5	-5,4	-3,0

FONTE: ELABORAZIONE E STIME UFFICIO STUDI CONFCOMMERCIO

grandi sviluppi si registrano nei Port Community Systems, interfacce telematiche doganali uniche, e nel sistema di identificazione automatico, che consente a tutti di conoscere posizione, rotta, velocità e carico di una nave.

Nonostante gli ambiziosi obiettivi di trasferimento modale presenti nell'agenda politica nazionale ed europea, oggi gran parte dei centri nevralgici del trasporto intermodale sono ancora in sofferenza: terminal esistenti sono in gran parte saturi o non offrono slot interessanti per le società di trasporto. Lo sa bene l'azienda di trasporto combinato Ambrogio Intermodal che, dopo aver vagliato le opzioni disponibili sulla linea del Brennero, ha acquisito alcuni terreni a Domegliara, in provincia di Verona, e ha avviato lo scorso maggio i lavori di costruzione di un nuovo terminal intermodale. L'operatore opera già dal 2020 dall'adiacente Terminal Ferroviario Valpolicella (TFV), che però essendo nato prevalentemente per il traffico di blocchi di marmo e di prodotti siderurgici, è dotato di binari corti rispetto agli attuali parametri per i treni intermodali. Da qui Ambrogio, in piena pandemia, ha lanciato un nuovo collegamento intermodale con Neuss, in Germania, con tre coppie di treni a settimana. Questo traffico permette di togliere circa 10.000 camion all'anno dal valico del Brennero. Il nuovo terminal, che sarà operativo a partire dall'inizio del 2023, si estende su un'area di oltre 110.000 mq. Al momento

sono stati ultimati i primi tre binari, per una lunghezza complessiva di 1.500 metri, ed è stato consolidato il terreno in un'area di oltre 30.000 mq in vista della circolazione di mezzi pesanti. Nel mese di novembre è stata trasferita e montata una gru a portale RTG, che permetterà la movimentazione delle unità di carico con l'appoggio di un reach stacker e di due trattori da piazzale.

Il terminal di Domegliara è il terzo terminal Ambrogio in Italia, dopo quelli di Candiolò (TO) e Gallarate (VA), e sarà il più grande del Gruppo Ambrogio in Europa in termini di superficie. L'investimento complessivo su questa nuova struttura supera i dodici milioni di euro.

RESHORING E COMMERCIO INTERNAZIONALE

Qualche settimana prima del forum Confcommercio-Conftrasporto, si è tenuta a Milano l'assemblea pubblica di **Aisea**, quest'anno incentrata sui temi del reshoring e del commercio internazionale. Nel corso dei lavori Stefano Elia, professore di International business del Politecnico di Milano, ha presentato i risultati di un'indagine condotta su di un campione di oltre 700 imprese per comprendere le scelte di localizzazione delle attività produttive e delle forniture delle imprese italiane e le motivazioni sottostanti le loro scelte. Da questa indagine è emerso che circa il 30% delle imprese che hanno delocalizzato ha dichiarato di aver già realizzato un cambiamento nella strategia





PROROGA INCENTIVO PER IL PASSAGGIO DEL TRASPORTO MERCI DALLA STRADA ALLA FERROVIA



La Commissione Europea ha dato il via libera alla proroga al 2027 del sostegno italiano al trasporto ferroviario delle merci. La misura, anche definita norma merci, è stata sempre sostenuta dall'Associazione FerCargo che quindi esprime grande soddisfazione per la

proroga di un contributo volto a incoraggiare il passaggio del trasporto merci dalla strada alla ferrovia: la norma ha infatti consentito il rilancio del trasporto ferroviario delle merci in Italia e la sua proroga consente al settore di avere una prospettiva in linea con gli obiettivi gre-

en del PNRR e del Fit for 55. L'Associazione FerCargo ha chiesto però, ad inizio novembre, un intervento dell'Esecutivo in quanto l'aumento stimato dei volumi del traffico ferroviario in Italia, in linea col trend europeo, riduce la quota parte del contributo destinato alle Imprese Ferroviarie e il settore rischia di perdere la propria competitività.

Bisogna quindi incrementare lo stanziamento della norma merci e passare dagli attuali 100 milioni ad almeno 150 milioni di euro l'anno fino 2027, tenuto anche conto che l'aumento del 500% del costo dell'energia sta mettendo in enorme difficoltà soprattutto le imprese ferroviario del trasporto delle merci.

di localizzazione, mentre il restante 55% continua a mantenere inalterata la sua scelta localizzativa. Il backshoring della produzione (totale o parziale) è stato fino ad ora scelto dal 16,5% delle imprese che avevano realizzato l'offshoring produttivo. Più del 12% ha dichia-



rato di aver programmato di riportare in Italia la produzione attualmente localizzata all'estero nel medio-lungo termine (3-oltre 5 anni). Il 14%, ha invece optato per un cambio di localizzazione all'estero (nearshoringo further offshoring). Il potenziamento di politiche già esistenti che favoriscono la digitalizzazione, l'Industria 4.0 e il "Green New Deal" potrebbero promuovere sia il rientro delle forniture (rendendo sempre più "idonei" i nostri fornitori) sia quello della produzione (che necessita di un contesto istituzionale favorevole). Per favorire il fenomeno del reshoring, occorre anche affrontare a livello centrale quei problemi strutturali atavici che rendono il nostro paese da sempre meno attrattivo di altri (burocrazia, sistema giudiziario, pressione fiscale, infrastrutture, innovazione, costo del lavoro, costi dell'energia, debito pubblico).

La presidente di Alsea Betty Schiavoni, nel corso del suo discorso, ha anche sottolineato che il ripensamento di nuovi equilibri per le